

**PELAKSANAAN KONTRAK KERJASAMA DENGAN SISTEM BANGUN  
GUNA SERAH / BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) DALAM  
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL MEDAN –  
KUALANAMU – TEBING TINGGI**

Putri Anita Sitanggang\*, Budi Santoso, Rinitami Njatrijani  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
E-mail : [pu3sitanggang@gmail.com](mailto:pu3sitanggang@gmail.com)

**Abstrak**

Kontrak kerjasama dengan sistem bangun guna serah / Build Operate Transfer (BOT) yang diterapkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) telah membantu pemerintah dalam membangun Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi. Dengan adanya sistem BOT, maka pemerintah tidak lagi kesulitan dalam penyediaan dana untuk merealisasikan jalan tol tersebut. Disamping itu pelaksanaan kontrak kerjasama tersebut haruslah mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Maka dari itu, penelitian ini dilakukan bertujuan untuk meneliti pelaksanaan dan kesesuaian hak dan kewajiban para pihak dengan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Hasil penelitian menemukan bahwa kontrak kerjasama dengan sistem bangun guna serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam PPJT Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi merupakan perjanjian antara Pemerintah dengan PT Jasamarga Kualanamu Tol dengan konsesi selama 40 tahun. Pelaksanaan kontrak kerjasama dengan sistem BOT maupun hak dan kewajiban para pihak yang sudah dirumuskan dalam PPJT tidak ada yang melanggar atau menyimpang dari Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Konsep kerjasama dengan BOT ini sangat membantu pemerintah dan akan semakin sering diterapkan. Oleh karena itu ada baiknya apabila pemerintah membentuk suatu perundang-undangan yang memayungi konsep tersebut demi terwujudnya suatu kepastian hukum.

**Kata Kunci : Guna Serah, Build Operate Transfer (BOT), Jalan Tol.**

**Abstract**

*The partneship contract with build operate transfer system that applied in agreement toll road have been helped government to build Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi toll road for about 61,75 kilometers. The implementation of partenership contract should refer to the Presidential Regulation Number 38 Year 2015 about Public and Private Partnership in Infrastructure (Perpres No.38 Tahun 2015). The problem in this research are how is the implementation of partnership contract with Build Operate Transfer system in agreement toll road, and also the conformity of right and obligation all parties to the Presidential Regulation Number 38 Year 2015 about Public and Private Partnership in Infrastructure (Perpres No.38 Tahun 2015). The result of this research show that the partnership contract with Build Operate Trasfer system in Agreement Toll Road of Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi is an agreement between Goverment and PT Jasamarga Kualanamu Tol with 40 years consession. The realization of partnership contract with BOT system, right and obligation all parties aren't break or diverge from Presidencial Regulation Number 38 Year 2015 about Public and Private Partnership in Infrastructure (Perpres No.38 Tahun 2015). This BOT partnership concept helpful for government and will often using. That is why better if goverment make a regulation that protect the concept for a certainty of law.*

**Keywords : Build Operate Transfer, Toll Road**

## I. PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan salah satu prasyarat utama untuk pengembangan ekonomi dari suatu negara. Ketersediaan infrastruktur yang memadai merupakan kunci sukses dalam percepatan pembangunan suatu negara, baik yang menyangkut pembangunan ekonomi maupun sosial. Namun permasalahan yang sering kali dihadapi oleh pemerintah yaitu pembangunan infrastruktur tersebut tidak sebanding dengan peningkatan pertumbuhan penduduk setiap tahunnya. Hal tersebut terjadi dikarenakan sangat terbatasnya dana pemerintah yang dapat direalisasikan untuk pembangunan Infrastruktur.

Pada beberapa tahun belakangan begitu banyak bermunculan tipe-tipe kontrak pemborongan yang biasanya disesuaikan dengan sistem pembiayaannya. Berbagai bentuk atau skema kerjasama yang disesuaikan dengan pembiayaannya, membuat pemerintah dengan leluasa memilih bentuk kerjasama yang dapat disesuaikan dengan kebutuhannya. Salah satu bentuk kerjasama pembiayaan infrastruktur yang cukup sering digunakan oleh pemerintah adalah Build Operate Transfer (BOT) yang sering dikenal dengan Bangun Guna Serah (BGS).

Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer merupakan bentuk perjanjian kerjasama yang dilakukan antara pemegang hak atas tanah dengan investor, yang menyatakan bahwa pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian Bangun Guna Serah (BOT), dan mengalihkan kepemilikan tersebut kepada

pemegang hak atas tanah setelah masa Bangun Guna Serah berakhir.<sup>1</sup>

Alasan pemerintah untuk memilih sistem pembiayaan infrastruktur dengan sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT), karena sistem pembiayaan ini dipandang lebih menguntungkan dibanding dengan sistem pembiayaan lainnya. Hal tersebut dapat kita lihat dari perbandingan pembiayaan infrastruktur berdasarkan sumber pembiayaan dalam tabel di bawah ini.

Dalam pelaksanaan kerjasama dengan sistem BOT, pemerintah bertindak sebagai penyedia lahan secara cuma-cuma atau pemerintah melakukan pembebasan tanah untuk pembangunan infrastruktur tersebut sedangkan pihak investor selaku pemilik modal akan bertindak merealisasikan pembangunan infrastruktur di lahan yang sudah disediakan oleh pemerintah. Setelah pembangunan selesai, infrastruktur tersebut akan dikelola oleh pihak investor dalam jangka waktu tertentu. Semasa pengelolaan infrastruktur tersebut maka keuntungan yang diperoleh seluruhnya menjadi keuntungan bagi pihak investor.<sup>2</sup> Namun setelah jangka waktu berakhir, infrastruktur tersebut harus dikembalikan kepada pemerintah dan pengelolaannya juga beralih pada pemerintah.

---

<sup>1</sup> Anita Kamilah, *Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/BOT) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah (Perspektif Hukum Agraria, Hukum Perjanjian dan Hukum Publik)*, (Bandung: Kencana Media, 2012) hal 6

<sup>2</sup> Mudrajat Kuncoro, 2012, *Perencanaan Daerah: Bagaimana Membangun Ekonomi Lokal, Kota, dan Kawasan?*, (Jakarta: Salemba Empat) hal 380

Salah satu bentuk nyata pelaksanaan kontrak kerjasama dengan sistem BOT ini digunakan untuk pembangunan infrastruktur jalan tol Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi. Dalam hal ini pemerintah yaitu Kementerian Pekerjaan Umum melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) melakukan kerjasama dengan investor yang disebut sebagai Badan Usaha Jalan Tol (BUJT). Badan Usaha Jalan Tol tersebut merupakan usaha patungan yang diikat dengan Perjanjian Usaha Patungan (PUP) antara PT Jasa Marga Tbk. (Persero) dengan perusahaan-perusahaan lainnya yaitu PT Waskita Karya, PT Pembangunan Perumahan, dan PT Utama Karya. Akan tetapi dalam hal ini pemegang saham mayoritas dimiliki oleh Badan Usaha Milik Negara tersebut yaitu pihak PT. Jasa Marga Tbk. (Persero).

Pemerintah maupun investor tentu saja memiliki kepentingan yang berbeda. Pemerintah yang lebih condong pada terwujudnya infrastruktur demi kewajiban untuk menyejahterakan rakyat, sedangkan investor yang lebih cenderung pada profit dan pengembalian nilai investasi. Dilatarbelakangi oleh perbedaan kepentingan tersebut, para pihak membuat perjanjian yang disebut dengan Perjanjian Pembangunan Jalan Tol (PPJT) dengan menggunakan sistem Build Operate Transfer (BOT).

Selain demi kepentingan para pihak dalam kontrak, Perjanjian Pembangunan Jalan Tol Tersebut juga menyangkut kepentingan publik. Maka dari itu, kontrak yang dibuat oleh para pihak juga harus memperhatikan ketentuan yang

tercantum dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kejasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dan juga peraturan perundang-undangan lainnya.

Oleh karena urgensi tersebut di atas, maka penulis merasa perlu melakukan penelitian mengenai “PELAKSANAAN KONTRAK KERJASAMA DENGAN SISTEM BANGUN GUNA SERAH / BUILD OPERATE TRANSFER (BOT) DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN TOL MEDAN – KUALANAMU – TEBING TINGGI”

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan kontrak bangun guna serah atau Kontrak *Build Operate Transfer* (BOT) dalam pembangunan infrastruktur berupa jalan tol.
2. Untuk mengetahui Apakah hak dan kewajiban para pihak dalam kontrak kerjasama dengan sistem *Build Operate Transfer* (BOT) dalam pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi sudah sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kejasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

## II. METODE

Metode pendekatan yang dipergunakan oleh penulis dalam penulisan hukum ini adalah yuridis empiris. Pendekatan tersebut digunakan untuk menganalisis secara

kualitatif penerapan sistem *Build Operate Transfer* (BOT) dalam pembangunan dan pengelolaan jalan tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi. Metode pendekatan yuridis empiris menggunakan pendekatan terhadap suatu fenomena hukum dengan melihat norma yang berlaku atau ke

tentuan hukum positifnya dengan mengaitkannya pada implementasi di lapangan atau kenyataan (*real*).

Penelitian hukum ini disusun berdasarkan data primer yang diperoleh langsung dari PT Jasa Marga Tbk. (Persero) dan sebagai penunjang juga digunakan bahan-bahan pustaka sebagai data sekunder. Spesifikasi penelitian yang akan digunakan dalam penulisan hukum ini adalah deskriptif analitis. Deskriptif maksudnya adalah penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran rinci, sistematis dan menyeluruh mengenai segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan kontrak kerjasama dengan sistem *Build Operate Transfer* (BOT) dalam pembangunan infrastruktur jalan tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi yang dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dengan PT. Jasa Marga (Persero) Tbk.

### **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi**

#### **1. Gambaran Umum PT Jasa Marga**

Jasa Marga adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang bergerak di bidang penyelenggaraan jalan tol. Melalui Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 1978, pada tanggal 1 Maret 1978 Pemerintah mendirikan PT Jasa Marga dengan tugas utamanya adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi dari pada jalan umum bukan tol.

Pada awal berdirinya Pada awal berdirinya, Perseroan berperan tidak hanya sebagai operator tetapi memikul tanggung jawab sebagai otoritas jalan tol di Indonesia. Hingga tahun 1987 Jasa Marga adalah satu-satunya penyelenggara jalan tol di Indonesia yang pengembangannya dibiayai Pemerintah dengan dana berasal dari pinjaman luar negeri serta penerbitan obligasi Jasa Marga dan sebagai jalan tol pertama di Indonesia yang dioperasikan oleh Perseroan, Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) merupakan tonggak sejarah bagi perkembangan industri jalan tol di tanah air yang mulai dioperasikan sejak tahun 1978.

Pada akhir dasawarsa tahun 80-an Pemerintah Indonesia mulai mengikutsertakan pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol melalui mekanisme Build, Operate and Transfer (BOT). Pada dasawarsa tahun 1990-an Perseroan lebih berperan sebagai lembaga otoritas yang memfasilitasi investor-

investor swasta yang sebagian besar ternyata gagal mewujudkan proyeknya. Beberapa jalan tol yang diambil alih Perseroan antara lain adalah JORR dan Cipularang.<sup>3</sup>

Dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 serta terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 yang mengatur lebih spesifik tentang jalan tol terjadi perubahan mekanisme bisnis jalan tol diantaranya adalah dibentuknya Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai regulator industri jalan tol di Indonesia, serta penetapan tarif tol oleh Menteri Pekerjaan Umum dengan penyesuaian setiap dua tahun. Dengan demikian peran otorisator dikembalikan dari Perseroan kepada Pemerintah. Sebagai konsekuensinya, Perseroan menjalankan fungsi sepenuhnya sebagai sebuah perusahaan pengembang dan operator jalan tol yang akan mendapatkan ijin penyelenggaraan tol dari Pemerintah

## **2. Gambaran Umum Badan Pengatur Jalan Tol**

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, perusahaan dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan

ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Terkait dengan wewenang perusahaan, BPJT berusaha mendorong keterlibatan Badan Usaha dan Pemerintah Daerah dalam percepatan pembangunan jalan tol.<sup>4</sup>

## **3. Investasi Jalan Tol**

Konsep tol adalah konsep pendanaan infrastruktur jalan dengan sedikit mungkin (tanpa) membebani APBN. Untuk mewujudkan jalan tol tersebut pihak investor membantu Pemerintah dengan membiayai terlebih dahulu dan selanjutnya investor tersebut memperoleh pengembalian investasinya melalui hak penarikan tol selama masa konsesi.<sup>5</sup>

### **a. Peraturan Terkait Investasi Jalan Tol**

- 1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- 2) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- 3) Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur yang merupakan perubahan ketiga Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005.
- 4) Pembebasan Tanah:  
–Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang

<sup>3</sup> Sumber: [http://www.jasamarga.com/id/\\_profil-perusahaan/sekilas-jasa-marga.html](http://www.jasamarga.com/id/_profil-perusahaan/sekilas-jasa-marga.html), diakses pada 08 Februari 2017

<sup>4</sup> Sumber: <http://bpjt.pu.go.id/konten/bpjt/sekilas-bpjt>, diakses pada 8 Februari 2017

<sup>5</sup> Reynaldi Hermansjah, , 2014, *Ceramah, Mengenal Industri Jalan Tol di Indonesia*, Jakarta : Universitas Bina Nusantara, hal 4



Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;  
–Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

b. Pokok-Pokok Isi Regulasi Investasi Jalan Tol

- 1) Pengusahaan jalan tol dilakukan oleh Badan usaha yang pemilihannya dilakukan melalui pelelangan secara transparan dan terbuka
- 2) Proses pelelangan investasi jalan tol dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)
- 3) Badan Usaha mendapat suatu Perjanjian Pengusahaan Jalan (PPJT) Tol dari BPJT
- 4) Semua pengusaha jalan tol baik swasta maupun BUMN harus membentuk Badan Usaha khusus (*special purpose company*) untuk melaksanakan pengusahaan suatu ruas jalan tol
- 5) Tarif tol awal yang merupakan hasil penawaran pemenang lelang atau hasil negosiasi dengan BPJT dicantumkan dalam PPJT
- 6) Penyesuaian (kenaikan) tarif tol dilakukan setiap 2 tahun berdasarkan *Consumer Price Index*

**4. Gambaran Umum Jalan Tol**

Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi merupakan bagian dari 25 ruas jalan tol di Pulau Sumatera yang akan dibangun sepanjang 2.819 km. Dari segi pendanaan, jalan tol ini merupakan ruas yang layak secara finansial dan layak secara ekonomi. Jalan Tol

Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi sepanjang 61,75 km dibagi menjadi dua, yaitu seksi pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol. Pemerintah membangun ruas Tanjung Morawa – Parbarakan – Kualanamu sepanjang 17,8km. Sedangkan BUJT membangun ruas Parbarakan – Tebing Tinggi sepanjang 43,95 km. Tol ini akan memiliki 2x2 lajur pada tahap awal dan 2x3 lajur pada tahap akhir dengan kecepatan rencana 100km/jam.<sup>6</sup> Ruas jalan tol dan konstruksi ini dibagi menjadi 7 seksi yaitu:

- Seksi 1 : Tanjung Morawa – Parbarakan sepanjang 10,7 km
- Seksi 2 : Parbarakan – Kualanamu sepanjang 7 km
- Seksi 3 : Parbarakan – Lubuk Pakam sepanjang 4,9 km
- Seksi 4 : Lubuk Pakam – Perbaungan sepanjang 12,4 km
- Seksi 5 : Perbaungan Teluk Mengkudu sepanjang 9,6 km
- Seksi 6 : Teluk Mengkudu – Sei Rampah sepanjang 7,8 km
- Seksi 7 : Sei Rampah – Tebing Tinggi sepanjang 9,3 km
- Seksi 1 dan 2 dibangun oleh pemerintah

**5. Pelaksanaan Kontrak Kerjasama dengan Sistem BOT dalam Pengusahaan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi**

Proyek jalan tol yang dilakukan lelang oleh Pemerintah setelah tahun

<sup>6</sup> Sumber : [http://www.pu.go.id/berita\\_satminkal/go/2355](http://www.pu.go.id/berita_satminkal/go/2355), diakses pada 10 Februari 2017

2010, maka lelang dilakukan setelah tanah hampir ( $\pm 75\%$ )<sup>7</sup>

Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi tidak terlepas dari aturan tahapan pengusahaan jalan tol yang sudah ditetapkan oleh pemerintah. Ruas Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi merupakan salah satu ruas yang termasuk dalam kebijakan perencanaan jalan tol yang dibuat oleh Menteri Pekerjaan Umum (PU). Mengacu pada Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, ada beberapa tahapan yang dilakukan oleh para pihak dalam pengusahaan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi, yaitu diantaranya:

a) Pelelangan

Berdasarkan dengan Surat Penetapan yang dikeluarkan oleh Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor KU.03.01.Mn/476 tanggal 04-09-2014, Konsorsium PT Jasa Marga (Persero) Tbk, PT Waskita Karya (Persero) Tbk, PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk, dan PT Hutama Karya (Persero) ditetapkan sebagai pemenang lelang pengusahaan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi.

b) Pendirian Badan Usaha Jalan Tol

PT Jasa Marga Kualanamu Tol telah mendapatkan pengesahan oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia berdasarkan Surat Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Nomor: AHU-36748.40.10.2014

pada tanggal 27 November 2014.

Didirikannya PT Jasa Marga Kualanamu Tol atas perjanjian usaha patungan yang dimuat dalam akta notaris tertanggal 25 November 2014. Adapun kepemilikan saham para pihak yaitu:

1. PT Jasa Marga (Persero) Tbk, 55%
2. PT Waskita Karya (Persero) Tbk, 15%
3. PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk, 15%
4. PT Hutama Karya (Persero), 15%

c) Negoisasi Pelelangan

Adapun hasil negoisasi yang dituangkan dalam PPJT secara garis besar mengatur:

- Lingkup Pengusahaan Jalan Tol meliputi pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan.
- Masa konsesi selama 40 Tahun terhitung sejak tanggal penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja.
- Hak pengusahaan yang diberikan kepada BUJT tidak berarti sebagai beralihnya hak milik atas jalan tol tersebut.
- Pengadaan Tanah, semua biaya pengadaan tanah di tanggung oleh pemerintah
- Penentuan tarif tol ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum berdasarkan tarif awal yang diajukan oleh BUJT dalam Rencana Bisnis
- Selama masa konsesi BUJT berhak atas seluruh

<sup>7</sup> *Ibid*, hal 8

pendapatan yang diperoleh dari penggunaan tol.

- Setelah masa konsesi berakhir, BUJT harus menyerahkan Jalan tol dengan kondisi terpelihara baik.

d) Pengusahaan Jalan Tol

Pengusahaan jalan tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi menggunakan bentuk Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer*) dimana pelaksanaannya mengacu pada Peraturan Presiden Nomor 15 Tahun 2015 tentang Jalan Tol. Sekalipun dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol tersebut tidak tercantum secara nyata mengenai penggunaan sistem Bangun Guna Serah atau *Build Operate Transfer* (BOT), akan tetapi dapat dilihat dari karakteristik BOT itu sendiri yang dimuat dalam PPJT Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi. Berdasarkan hasil wawancara dan penelitian, maka akan didapati karakteristik sistem BOT yang terdapat dalam PPJT, diantaranya yaitu<sup>8</sup>:

1) Pembangunan (*Build*)

Dalam Pasal 2.1 secara jelas mengatur mengenai pemberian hak pengusahaan jalan tol. Menteri Pekerjaan Umum sebagai pemberi hak pengusahaan memberikan kuasanya kepada pemegang hak (kontraktor) dalam hal ini adalah

PT Jasa Marga Kualanamu Tol untuk membangun proyek infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi.

Dalam Pasal 2.2 diatur lebih lanjut bahwa Desain dan spesifikasi pembangunan yaitu perencanaan teknik dan konstruksi dibuat oleh PT Jasa Marga Kualanamu Tol, yang sebelumnya telah mendapat persetujuan dari Menteri Pekerjaan Umum selaku pemilik proyek.

Dalam Pasal 2.4 dijelaskan bahwa dengan tanpa mengurangi makna Hak Pengusahaan Jalan Tol, pemeberian hak tersebut kepada Badan Usaha Jalan tol tidak berarti sebagai beralihnya hak milik jalan tol. BUJT hanya memiliki hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan untuk pembangunan, dikarenakan jalan tol tetap menjadi hak milik pemerintah.

Pembangunan proyek infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi menggunakan pendanaan dari PT Jasa Marga Kualanamu Tol sendiri. Oleh karena dana yang dibutuhkan tidak sedikit sehingga dalam Pasal 5 PPJT mengatur besaran bagian hutang dan bagian ekuitas sebagai sumber pendanaan. Bagian hutang maksimal sebesar 70% dengan ketentuan BUJT wajib untuk telah menandatangani perjanjian pinjaman selambat-lambatnya enam bulan setelah tanggal efektif. Sedangkan bagian ekuitas yang merupakan modal sendiri dari BUJT nilainya minimal 30% dari

<sup>8</sup> Wisnu Priambodo, 2017, *Wawancara*, Staf Bagian Investasi Badan Pengatur Jalan Tol dan data yang diolah penulis, Jakarta, 18 Januari.



besaran Investasi Pengusahaan Jalan Tol yaitu Rp4.072.451.000.000,- (empat triliun tujuh puluh dua miliar empat ratus lima puluh satu juta rupiah).

## 2) Pengoperasi (*Operate*)

Masa pengoperasian atau masa konsesi dimana Menteri Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol memberikan jangka waktu selama 40 Tahun terhitung sejak tanggal penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja kepada PT Jasa Marga Kualanamu Tol untuk mengoperasikan dan mengelola proyek tersebut untuk diambil manfaat ekonominya sebagaimana diatur dalam Pasal 2.3 PPJT.

Sebagai pengganti dana investasi yang telah dikeluarkan oleh PT Jasa Marga Kualanamu Jalan Tol serta sebagai keuntungan, Pasal 10.6 mengatur bahwa pendapatan tol, pendapatan usaha lain seperti rest area, pendapatan iklan dan utilitas selama masa konsesi akan menjadi hak sepenuhnya dari PT Jasa Marga Kualanamu Tol.

Disamping itu, selama masa konsesi PT Jasa Marga Kualanamu Tol juga berkewajiban untuk memelihara proyek yang dikelolanya. Sebagai jaminan untuk pelaksanaan kewajiban ini, Pasal 9 PPJT mengharuskan BUJT untuk menyerahkan jaminan pemeliharaan jalan tol kepada pemerintah dalam waktu enam bulan sebelum masa konsesi

berakhir. Besarnya jaminan sekurang-kurangnya 10% dari realisasi pendapatan tol dan pendapatan usaha lainnya yang tercantum dalam laporan keuangan tahunan yang sudah diaudit.

## 3) Penyerahan Kembali (*Transfer*)

Berakhirnya masa pengusahaan jalan tol atau dengan kata lain berakhirnya masa konsesi akan mewajibkan PT Jasa Marga Kualanamu Tol untuk melakukan penyerahan kembali Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi kepada Badan Pengatur Jalan Tol. Ketentuan Pasal 18 PPJT mengatur bahwa dengan berakhirnya masa konsesi, BUJT dengan segera berhenti mengoperasikan dan memelihara Jalan Tol, menyerahkan ruang milik jalan tol kepada BPJT dalam kondisi yang terpelihara baik.

Selain itu, semua hak dan kepemilikan dari BUJT yang berkaitan dengan pengusahaan jalan tol dan ruang milik jalan tol harus dialihkan kepada atau berada dalam atau tetap berada dalam penguasaan pemerintah dengan bebas dari segala beban biaya dan tanpa biaya apapun.

## **B. Kesesuaian Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi dengan Peraturan**

**Presiden Nomor 38 Tahun 2015**

Hubungan hukum antara Menteri Pekerjaan Umum dengan PT Jasa Marga Kualanamu Tol dalam pembuatan PPJT secara otomatis akan menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihaknya. Hak dan kewajiban yang dimiliki oleh para pihak harus secara tegas dituangkan dalam PPJT Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi untuk melindungi kepentingan masing-masing pihak. Disamping itu, hak maupun kewajiban yang diatur dalam PPJT harus pula memperhatikan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Sebagai sebuah hubungan hukum yang terbentuk dalam perjanjian kerjasama ini terdapat hak dan kewajiban di dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi yang dinyatakan sebagai berikut:

**a. Hak Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)**

- 1) Setelah penandatanganan PPJT, pihak BUJT memiliki Hak Pengusahaan Jalan Tol selama masa konsesi yang telah di sepakati.
- 2) Hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan bagi pengusahaan jalan tol.
- 3) Dalam hal terjadi keterlambatan pengadaan tanah oleh pemerintah BUJT berhak untuk menuntut kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk perpanjangan masa konsesi

dan/atau penyesuaian tarif tol awal.

- 4) BUJT memiliki hak untuk menyampaikan usulan tertulis kepada BPJT yang menurut pendapatnya akan, jika dipergunakan, mempercepat penyelesaian atau memperbaiki suatu kesalahan pada rencana teknik awal atau dilain pihak dapat menguntungkan pemerintah.
- 5) Dalam hal pemerintah menghendaki percepatan pembangunan jalan tol dari jadwal semula sebagaimana terdapat dalam rencana bisnis, maka BUJT berhak mendapatkan kompensasi dalam bentuk perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal dan/atau kompensasi bentuk lain sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- 6) Selain tanah yang sudah ditetapkan dalam rencana teknik akhir berikut desain selengkapnyanya untuk keperluan badan jalan, BUJT dapat memanfaatkan dan mengusahakan tanah di ruang milik jalan tol sebagai tempat peristirahatan pelayanan dan fasilitas penunjang lainnya.
- 7) Penghasilan BUJT yang berasal dari pendapatan tol, pendapatan usaha lain, utilitas dan penempatan iklan selama masa konsesi akan menjadi hak sepenuhnya BUJT
- 8) Apabila terdapat keterlambatan penerbitan penetapan pengoperasian dan penetapan penyesuaian tarif oleh Menteri yang mengakibatkan penundaan

pengumpulan tol oleh BUJT, maka BUJT berhak meminta kompensasi dari pemerintah dalam bentuk perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal.

- 9) Apabila Pemerintah melakukan cidera janji dan telah diberikan waktu untuk memperbaiki cidera janji namun gagal di perbaiki oleh pemerintah maka BUJT berhak setiap saat mengakhiri perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis pada Pemerintah.
- 10) Apabila Pemerintah mengakhiri perjanjian, maka BUJT berhak mendapatkan ganti rugi dengan jumlah maksimum setara dengan sebesar 50% dari nilai pekerjaan yang selesai.

#### **b. Hak Pemerintah**

- 1) Selama masa konsesi BPJT berhak untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan perusahaan jalan tol yang meliputi aspek teknis dan pengoperasian.
- 2) Jaminan Pelaksanaan akan menjadi aset Pemerintah dan Pemerintah berhak untuk mencairkan dana jaminan pelaksanaan pada saat BUJT gagal untuk melaksanakan kewajibannya sesuai dengan ketentuan yang diatur
- 3) BPJT berhak untuk menetapkan utilitas tertentu yang tidak teridentifikasi pada saat penandatanganan perjanjian untuk tidak masuk dalam lingkup pengadaan tanah dan oleh karenanya pembongkaran, penggantian ataupun

pemindahan utilitas tersebut menjadi bagian dari lingkup dan biaya konstruksi jalan tol.

- 4) Apabila BUJT gagal untuk melaksanakan konstruksi berdasarkan rencana teknik akhir beserta seluruh tahapan desain berikutnya atau ketentuan lain dari perjanjian sebagaimana laporan hasil pemeriksaan BPJT, maka BPJT berhak untuk menolak pekerjaan konstruksi dan menghentikan sementara pekerjaan konstruksi, sampai pekerjaan konstruksi tersebut telah diperbaiki dengan memuaskan dan dapat diterima oleh BPJT.
- 5) Dalam hal terjadi kerusakan pada jalan tol sebelum berakhirnya masa konsesi, dan kerusakan tersebut belum diperbaiki oleh BUJT selambat-lambatnya 12 bulan setelah berakhirnya masa konsesi, maka pemerintah berhak mencairkan jaminan pemeliharaan.
- 6) Apabila perjanjian diakhiri oleh pemerintah akibat cidera janji, maka pemerintah berhak secara sepihak mengambil alih pekerjaan konstruksi sesuai dengan syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah
- 7) Dalam hal terjadinya pengakhiran perjanjian sebelum masa konsesi selesai, pemerintah berhak mengambil alih dan meneruskan perusahaan jalan tol atau melakukan pelelangan atas tol, dan BPJT berhak untuk mengambil alih perusahaan jalan tol sementara sebelum BUJT baru ditetapkan.
- 8) Apabila terjadi cidera janji oleh pemerintah, maka pemerintah

berhak untuk mendapatkan waktu memperbaiki cedera janji dan dapat meminta perpanjangan waktu yang wajar.

**c. Kewajiban Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)**

- 1) BUJT wajib bertanggungjawab atas setiap perjanjian yang dibuat oleh BUJT selama masa konsesi.
- 2) BUJT wajib mengizinkan serta memberikan data dan/atau keterangan lainnya guna pelaksanaan pengawasan oleh BPJT.
- 3) Selama masa konsesi BUJT wajib menyerahkan laporan-laporan yang wajib diserahkan sesuai yang diatur dalam perjanjian selambat-lambatnya hari ke dua puluh setiap bulannya.
- 4) BUJT wajib menyampaikan laporan keuangan tahunan yang telah diaudit oleh akuntan publik yang telah terdaftar di Departemen Keuangan Republik Indonesia paling lambat tanggal 31 Mei tahun berikutnya.
- 5) BUJT wajib bertanggungjawab atas semua biaya serta resiko yang timbul akibat dari atau sehubungan dengan pengusahaan jalan tol.
- 6) BUJT wajib menyerahkan jaminan pelaksanaan sebagai jaminan bagi BUJT untuk melaksanakan kewajibannya.
- 7) BUJT wajib menanggung semua biaya, pengeluaran atau pungutan yang timbul atau akan timbul untuk setiap sewa, Pajak Bumi dan Bangunan, penilaian, tarif dan sejenisnya sejak tanggal diserahterimkannya tanah kepada BUJT sampai dengan berakhirnya masa konsesi.
- 8) BUJT wajib telah menandatangani perjanjian pinjaman untuk pendanaa selambat-lambatnya dalam jangka waktu 6 bulan setelah tanggal efektif dan menyerahkan salinan perjanjian pinjaman yang sah kepada pemerintah tanpa mengenakan biaya kepada pemerintah dalam waktu selambat-lambatnya 7 hari setelah penandatanganan.
- 9) BUJT wajib memenuhi seluruh syarat pencairan pinjaman.
- 10) BUJT harus memulai perencanaan teknik selambat-lambatnya pada saat pengadaan tanah dimulai dan menyerahkan laporan bulanan mengenai status dan kemajuan pekerjaan perencanaan teknik.
- 11) BUJT wajib menunjuk perencana teknik ahli dalam melaksanakan perencanaan teknik.
- 12) Selambat-lambatnya sebelum dimulainya konstruksi BUJT wajib menunjuk perusahaan konsultan pengendali mutu independen atas persetujuan BPJT.
- 13) BUJT wajib memulai konstruksi paling lambat 30 hari sejak diterbitkannya SPMK.
- 14) BUJT wajib menyerahkan rencana program pemeliharaan jalan tol selama masa pengoperasian.
- 15) BUJT harus melaksanakan pemeliharaan sesuai dengan rencana program pemeliharaan jalan tol, standar pelayanan minimal, dan pedoman

- pemeliharaan jalan tol yang ditetapkan pemerintah.
- 16) BUJT wajib menyerahkan jaminan pemeliharaan jalan tol kepada pemerintah melalui BPJT dalam waktu 6 bulan sebelum masa konsesi berakhir dan jaminan pemeliharaan ini tetap berlaku sampai dengan 12 bulan setelah berakhirnya masa konsesi.
- 17) Dalam pengoperasian, BUJT harus menjamin keamanan dan keselamatan lalu-lintas jalan tol, keamanan pengguna dan mencegah segala hal yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas.
- 18) BUJT wajib menyediakan semua peralatan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan pengoperasian.
- 19) BUJT berkewajiban untuk melaksanakan pengoperasian jalan tol selama 24 jam setiap hari.
- 20) BUJT wajib mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna yang mencakup cedera badan, kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang terjadi di dalam ruang milik jalan tol sebagai akibat kesalahan BUJT dalam perusahaan jalan tol.
- 21) BUJT wajib mengembalikan investasi pemerintah sebesar Rp 178.000.000.000,- (seratus tujuh puluh delapan miliar rupiah) (menggunakan *net present value* tahun 2013) yang akan dikembalikan kepada pemerintah sesuai dengan berita acara.
- 22) Dalam masa konstruksi, BUJT wajib atas biayanya sendiri menyediakan asuransi terhadap tanggung jawab kepada pihak ketiga dan atas segala risiko kontraktor serta menyerahkan salinan polis asuransi kepada BPJT selambat lambatnya 2 hari sebelum dimulainya konstruksi.
- 23) BUJT juga wajib menyediakan asuransi dalam masa pengoperasian.
- 24) BUJT wajib memperbaiki apabila melakukan cedera janji dalam jangka waktu yang ditentukan.
- 25) Jika terjadi keadaan kahar dan perjanjian tidak diakhiri maka BUJT wajib melakukan perbaikan kembali pada keadaan semula atas biayanya sendiri kecuali jika BUJT mampu membuktikan bahwa biaya perbaikan sedemikian besar sehingga mempengaruhi perusahaan jalan tol, maka BUJT dapat mengajukan penggantian atas segala perbaikan tersebut dan penggantian tersebut dapat berbentuk perpanjangan masa konsesi
- 26) Setelah berakhirnya masa konsesi, BUJT dengan segera berhenti mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta menyerahkan ruang milik jalan tol kepada BPJT dalam kondisi yang baik.
- 27) BUJT membebaskan dan mengganti rugi Pemerintah, Menteri, BPJT dan seluruh personalianya dari segala klaim, gugatan, biaya, kompensasi, kerugian, dan ganti rugi dalam bentuk apapun oleh pihak manapun akibat dari atau sehubungan dengan pengakhiran perjanjian.
- d. Kewajiban Pemerintah**



- 1) Pemerintah berkewajiban melaksanakan pengadaan tanah bagi jalan tol sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.
- 2) Pemerintah menanggung semua biaya pengadaan tanah. Semua biaya yang dikeluarkan untuk pengadaan tanah termasuk kompensasi pemilik tanah, penghuni atau para penggarap, biaya hukum yang timbul akibat dari tindakan hukum yang timbul akibat dari tindakan hukum yang dilakukan oleh pemilik tanah, penghuni atau para penggarap sehubungan dengan pengadaan tanah akan dibayarkan oleh pemerintah.
- 3) .BPJT wajib memberikan SPMK selambat-lambatnya 7 hari setelah serah terima tanah.
- 4) Selambat-lambatnya 7 hari setelah BPJT melakukan pemeriksaan dan pengujian dan menyatakan bahwa seksi atau jalan tol telah dibangun sesuai dengan rencana teknik akhir, maka BPJT wajib menerbitkan sertifikasi laik operasi yang menyatakan bahwa seksi atau jalan tol layak beroperasi.
- 5) Menteri harus menerbitkan penetapan pengoperasian dalam jangka waktu 30 hari setelah diterbitkannya sertifikat laik operasi.
- 6) Pemerintah wajib menetapkan tarif tol awal berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh BUJT dalam rencana bisnis.
- 7) Pemerintah wajib menetapkan penyesuaian tarif tol setiap 2 tahun sekali.

Setelah melakukan inventarisir hak dan kewajiban dari Badan Usaha Jalan tol maupun Pemerintah dapat kita ketahui bahwa begitu banyaknya kewajiban yang harus dilakukan oleh BUJT selaku investor yang melaksanakan hak pengusahaan jalan tol dibandingkan kewajiban dari Pemerintah selaku pemilik lahan. Akan tetapi hak dan kewajiban tersebut sudah pasti mempertimbangkan keuntungan dan kerugian para pihak dengan seimbang mungkin.

Pengaturan hak dan kewajiban para pihak telah sesuai dengan ketentuan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha, ketentuan-ketentuan yang diatur yaitu:

- 1) Pengadaan tanah oleh pemerintah (Pasal 10)
- 2) Pengembalian investasi yang meliputi penutupan biaya modal, biaya operasional, dan keuntungan badan usaha dalam bentuk tarif, pembayaran ketersediaan layanan dan bentuk lain (Pasal 11)
- 3) Besaran jaminan pelaksanaan (Pasal 32 Ayat (3))
- 4) Tanggung jawab pengoperasian dan pemeliharaan termasuk pembayaran pajak dan kewajiban lain yang timbul akibat pemanfaatan aset (Pasal 33 Ayat (1) huruf b)
- 5) Hak dan kewajiban para pihak yang menguasai aset untuk mengawasi dan memelihara kinerja aset selma digunakan (Pasal 33 Ayat (1) huruf c)

- 6) Penyerahan dan/atau pengembalian aset (Pasal 33 Ayat (2))
- 7) Perolehan pembiayaan yang bersumber dari pinjaman (Pasal 43 Ayat (1))

#### **IV. KESIMPULAN**

Berisi Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, maka berdasarkan rumusan masalah dapat ditarik kesimpulannya oleh penulis yaitu:

1. Pelaksanaan Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi.

Pelaksanaan pembangunan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi dengan sistem BOT yang dilakukan oleh pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol dengan pihak investor yaitu PT Jasa Marga Kualanamu Tol anak perusahaan dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk. sudah sesuai ketentuan perundang-undangan yang ada. Dimana Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang dibuat telah memenuhi syarat sah-nya perjanjian yang diatur dalam ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata dan ketentuan-ketentuan lain yang termuat dalam KUH Perdata.

Keseluruhan tahapan mulai dari pelelangan, hingga tahap penyerahan kembali (Transfer) yang diatur dalam PPJT mengacu pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang

Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Meskipun Peraturan Pemerintah tersebut tidak mengatur secara detail bagaimana pelaksanaan Build Operate Transfer (BOT) dalam PPJT namun konsep pelaksanaannya telah mengacu pada konsep BOT itu sendiri

Sebagaimana konsep kerjasama dengan sistem Build Operate Transfer (BOT), pemerintah telah melaksanakan kewajibannya sebagai pemilik lahan untuk menyediakan ataupun melakukan pengadaan tanah bagi investor yang akan membangun jalan tol tersebut. Sedangkan pihak PT Jasa Marga Kualanamu Tol hingga saat ini masih memenuhi kewajibannya untuk melakukan pembangunan konstruksi Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi yang selanjutnya akan dilakukannya pengoperasian serta pemeliharaan hingga masa konsesi berakhir di tahun 2051. Sejak proses penandatanganan PPJT oleh kedua belah pihak hingga saat ini diketahui bahwa belum pernah terjadi cedera janji atau timbulnya permasalahan yang mempengaruhi pelaksanaan kontrak tersebut

2. Kesesuaian Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah / Build Operate Transfer (BOT) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi dengan Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015

Hak maupun kewajiban yang diatur para pihak dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Medan – Kualanamu – Tebing Tinggi sudah memenuhi ketentuan yang diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Tidak ada klausul yang menyimpang atau melanggar ketentuan Peraturan Pemerintah tersebut.

Adapun Pengaturan hak dan kewajiban terkait jaminan pemeliharaan adalah salah satu bentuk penerapan dari asas kebebasan berkontrak. Kebijakan untuk mencantumkan klausul tersebut adalah demi menjamin kepentingan umum dan dalam hal ini para pihak merasa tidak ada yang dirugikan. Pembagian resiko yang timbul sudah disesuaikan pula dengan kemampuan dari masing-masing pihak secara wajar sebagai wujud kontrak Build Operate Transfer (BOT) yang baik.<sup>9</sup>

*Ekonomi Lokal, Kota dan Kawasan?*, Jakarta : Salemba Empat

Maru Hutagalung, Sophar, 2013, *Kontrak Bisnis di Asean Pengaruh Sistem Hukum Common Law dan Civil Law*, Jakarta : Sinar Grafika

Santoso, Budi, 2008, *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur dengan Model Build Operate Transfer (BOT)*, Yogyakarta : Genta Press

#### **INTERNET**

<http://www.jasamarga.com>

<http://bpjt.pu.go.id>

<http://www.pu.go.id>

#### **V. DAFTAR PUSTAKA**

- Kamilah, Arnita, 2012, *Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/ BOT) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah (Perspektif Hukum Agraria, Hukum Perjanjian dan Hukum Publik)*, Bandung : Keni Media
- Kuncoro, Mudrajad, 2012, *Perencanaan Daerah: Bagaimana Membangun*

---

<sup>9</sup> Budi Santoso, *Aspek Hukum Pembiayaan Proyek Infrastruktur Dengan Model BOT (Build Operate Transfer)*, (Yogyakarta : Genta Press, 2008), hal 3